Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena numeru **30** groszy.

LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

PISMO DLA WSZYSTKICH POŚWIĘCONE SPRAWOM LOTNICTWA CYWILNEGO I WOJSKOWEGO

Przedpłata:
kwartalnie . . . . 1,25 zł
z przesyłką poczt. w kraju . 1,50 zł
zagranicą . . . . 1,80 zł
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca

Wydawca: Związek Lotników Polskich.
Redaktor: Pilot B. Ostrowski.
Adres Redakcji i Administracji: Poznań, ul. Sieroca nr. 2.
Telefon 36 75. Adres telegr.: Lotnik.
Przedruk artykułów i wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Cena ogłoszeń:

1 strona	150 zł	1/16 strony 25 zł
1/2 strony	75 zł	w tekście
1/3 strony	60 zł	i na okładce
1/4 strony	40 zł	50% drożej
1/8 strony	30 zł	

RACHUNEK CZEKOWY W POLSKIM BANKU HANDLOWYM I ODDZIAŁACH ORAZ W P. K. O. Nr. 206896.

Komitet redakcyjny: Inż. pilot M. Bohatyreff, Pilot Dr. Z. Dalski, Red. Z. Marynowski, Inż. Gustaw Mokrzycki, Inż. Piotr Tułacz, por.-pilot Wawrzyniak Czesław Prezes Z. L. P., Inż. W. Zalewski.

Nr. 7 (24) | Poznań, dnia 27 kwietnia 1925 | Rok II



(Copyright by K. L. M.)

Komunikacyjny płatowiec Fokkera w locie.

Drzewo czy metal.

Kto przestudjował uważnie tegoroczny salon lotniczy w Paryżu, tego uderzył w dziedzinie budowy płatowców fakt niezbity: rugowanie drzewa na korzyść metalu. Pomimo że drzewo jako materjał konstrukcyjny ma szereg niezaprzeczonych zalet, mimo że istnieje cały szereg pięknych drewnianych konstrukcji, oraz mimo że wielu przyjaciół drzewa (a między nimi można znaleźć i nazwiska pierwszorzędnych powag lotniczych) stara się koniecznie ten materjał konstrukcyjny forsować, widzimy fakt niezbity: drzewo zanika a na to miejsce zjawia się metal. Konstrukcja mieszana metal i drzewo stanowi moim zdaniem stadjum przejściowe.

O ile chodzi o konstrukcję metalową, mogą tu w grę wchodzić stopy lekkie, w której to dziedzinie metalurgja ciągłe robi postępy, a których najwybitniejszym przedstawicielem jest dziś t. zw. duraluminium (aliaż: glinu z domieszkami innych metali), oraz materjał stosowany w całej budowie maszyn, stal wysoko wytrzymałościowa. Jeżeli chodzi o fabrykację w znaczeniu nowoczesnym, gdzie główną zasadą jest wymienialność elementów i odpowiednia, logicznie ułożona tolerancja wymiarów, drzewo wogóle w rachubę wchodzić nie może, i musi być zastąpione przez metal.

Dziś konstruktorzy jeszcze ciągle idą śladem Junkersa faworyzując duraluminium. W zasadzie jeżeli chodzi teoretycznie o wytrzymałość, to przy równym ciężarze obydwa materjały dają mniejwięcej te same wyniki. Duraluminium jest mniej wytrzymałe, ale zato lżejsze od stali i naodwrót. Stosunek jednak ciężaru do wytrzymałości jest dla obu materjałów mniejwięcej ten sam. Co jednak sprawia nam trudności dziś jeszcze przy konstrukcji stalowej, to właśnie za wielka jej wytrzymałość. Mimo że brzmi to paradoksalnie, staje się to jasnem, jeżeli zauważymy, że przy konstrukcji stalowej wymiary wypadają zbyt małe (gdy stosujemy większe konstrukcja wypada za ciężka) więc np. blacha za cienka (np. 0,1 mm.).

Pominąwszy trudności i koszta połączone z otrzymaniem takiej blachy, napotykamy na trudności nowe. Blacha tej grubości jest za wiotka, konstrukcja wypadnie za mało sztywna, a więc może się pod działaniem sił deformować. Wobec tego zdaje się, że trudności konstrukcji stalowej zostaną przezwyciężone przedewszystkiem w dziedzinie samolotów dużych, gdyż tu wymiary wypadną dość znaczne.

Konstrukcje duraluminiowe trudność powyższą pomijają, mają jednak tę nieprzyjemną własność, że łączenie poszczególnych elementów ze sobą odbywa się zapomocą setek nitów, sztyftów gwintowych, co jest zarówno kosztowne jak i trudne w konstrukcji. Istnieje jednak cały szereg pięknych konstrukcyj płatowców duraluminiowych, na których postawiono imponujące rekordy światowe.

Łączenie elementów stalowych jest znacznie łatwiejsze, gdyż odbywa się na drodze spawania samorodnego lub zgrzewania elektrycznego, której to metody do dziś dnia nie umiemy stosować przy żadnym stopie lekkim z zadowalającą pewnością, podczas gdy konstrukcje stalowe tego typu zdały egzamin doskonale (np. kadłub Fokkera). Wobec łatwości otrzymywania stali w przeciwieństwie do trudnej i kosztownej produkcji stopów lekkich, jestem przekonany, że w najbliższym czasie stal stanie się materjałem jeżeli nie uprzywilejowanym to napewno równouprawnionym w dziedzinie budowy płatowców.

inż. **G. Mokrzycki.**

Handlowe lotnictwo holenderskie.

(Korespondencja własna. Przedruk dozwolony jedynie za wskazaniem źródła.)

Bloemendaal 28. 3. 25.

Po ukończeniu wojny powstał w Holandji cały szereg Towarzystw Komunikacji Lotniczej, trudne jednak warunki, specjalnie pieniężne, zmusiły te Towarzystwa do rychłej likwidacji.

Po wystawie E. L. T. A. w 1919 roku założono nową, lepszą organizację pod nazwą: „Królewskie Holenderskie Towarzystwo Komunikacji Lotniczej" (K. L. M.), które stworzyło linję Amsterdam — Londyn z lotami co drugi dzień. Służbę na linji pełniły płatowce typu F. II., które się właśnie ukazały i były pierwszym typem płatowca wyłącznie handlowego, oraz kilka wojskowych płatowców przerobionych na typ komunikacyjny.

Płatowiec typu F. II., wyposażony w silnik Siddeley „Puma" 240 KM. albo B. M. W. 185 KM. posiadał z powodu małej siły silnika, możność przewiezienia 4—5 pasażerów, lub odpowiednią ilość bagażu, poczty i t. p.

Kiedy zaczęto odczuwać potrzebę podniesienia ilości płatowców, skonstruowała fabryka N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek „Fokker" typ F. III., ulepszony F. II. z których K. L. M. zamówiła od razu większą ilość, wszystkie płatowce tej serji, są jeszcze w ruchu do dziś dnia.

Dyrektorem towarzystwa jest p. Plesman, którego zasługą jest jego rozwój, czego dowodem są statystyki podane na końcu artykułu.

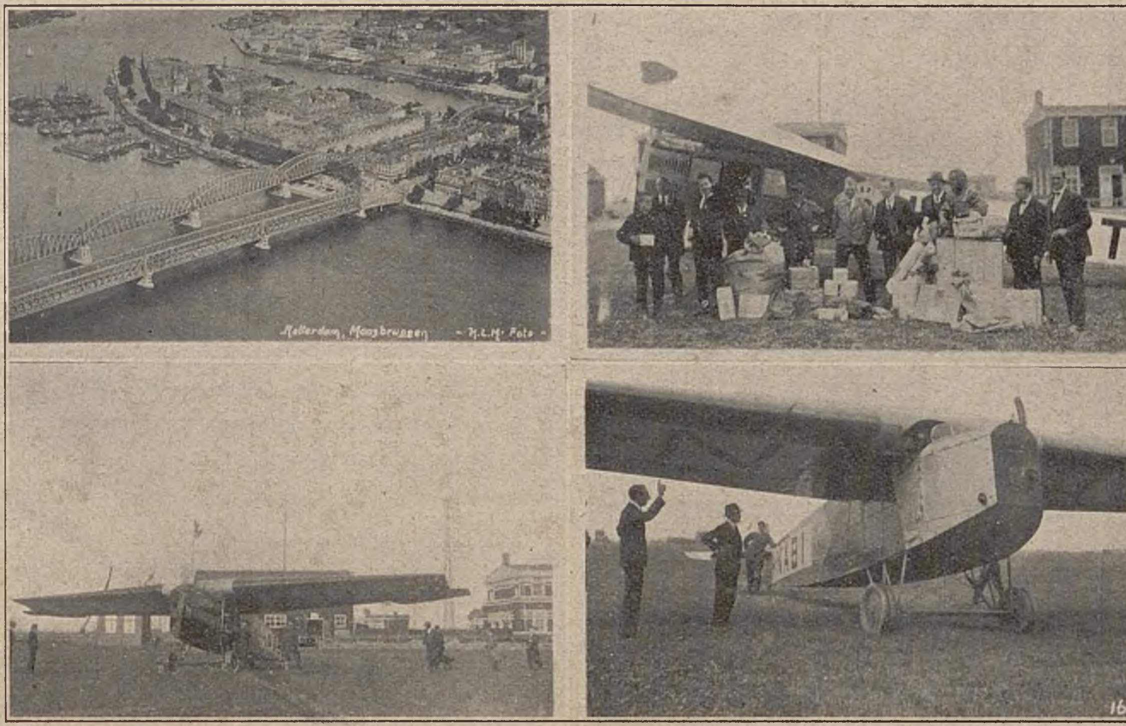
K. L. M. posiada lotnisko „Schiphol" koło Amsterdamu, które nie jest nadzwyczajnem dla ruchu lotniczego, ale które stosowną uprawą stale się ulepsza, i lotnisko „Waalhaven" koło Rotterdamu, które jest urządzone według najnowszych planów. Towarzystwo rozwija się coraz bardziej i uruchamia obecnie kilka linij. Komunikacja na linjach tych odbywa się co drugi dzień:

Amsterdam — Rotterdam — Londyn.
Amsterdam — Rotterdam — Bruksela — Paryż.
Kopenhaga — Hamburg — Amsterdam.

Obsługę na linjach pełnią krajowe płatowce typu Fokker F. II., F. III. i F. VII. Ten ostatni typ skonstruowano w fabryce z początkiem ubiegłego roku; przypominam tutaj wspaniały rajd Amsterdam — Batavia (Indje Holenderskie), odległość 16.000 klm, którą przeleciano

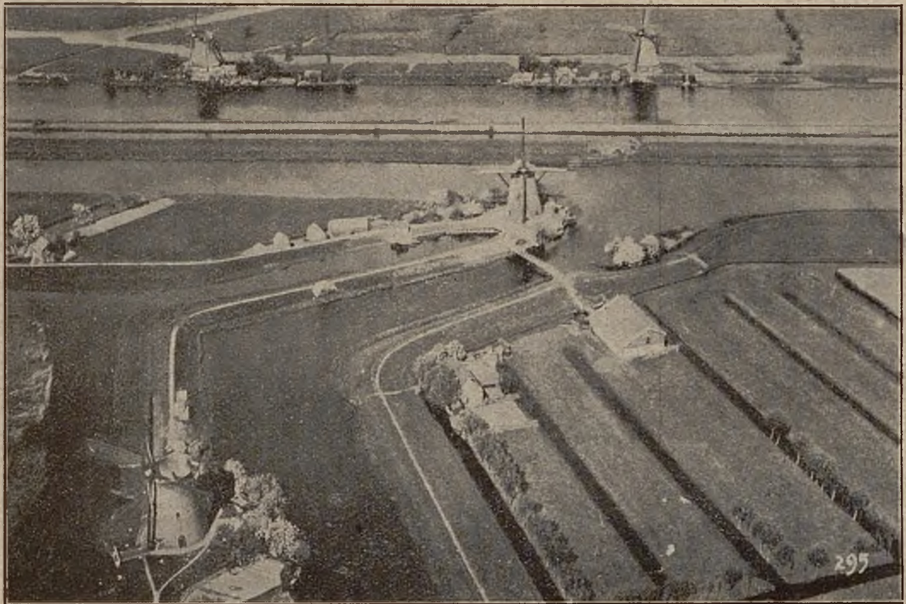
Kadłuby tych płatowców są z rur stalowych, spawanych samorodnie.

Pomiędzy skrzydłami znajdują się niektóre, mające poza sobą przeszło 1.600 godzin lotu, a pomiędzy kadłubami przeszło 1.700 godzin lotu.



(Copyright by K. L. M.)

Na górze: Rotterdam z góry. Jednorazowa ilość przesyłek lotniczej poczty.
Na dole: Fokker F. V. Startujący Fokker F. VII.



Typowy krajobraz holenderski z wiatrakami — pompami dla przelewania wody z jednego kanału do drugiego.

(Copyright by K. L. M.)

w 20 dniach lotu na pierwszym płatowcu Fokker F. VII., pilotowanym przez A. J. N. Thomassen, van der Hop, van Weerden Poelman i mechanika van den Broeke. Fokkery F. VII, używane przez K. L. M., są zaopatrzone w silniki Rolls-Royce 360 KM. i posiadają jak F. II. i F. III. skrzydła o grubym profilu, całe z drzewa, okryte fornierem, przymocowane do górnej części kadłuba.

Obsługa techniczna K. L. M., posiadająca doskonałą organizację, przegląda płatowce po dokonaniu 400—500 godzin lotu. Przy tych rewizjach okazało się, że koszta utrzymania nie są tak znaczne, jak pierwotnie przypuszczano, ponieważ w wypadku potrzeby naprawy, jest bardzo łatwo, ze względu na konstrukcję, zastąpić zniszczoną część skrzydła lub kadłuba, częścią nową. Oczy-

wiście, do wykonywania napraw używa się tylko pierwszorzędnych materjałów.

W warsztatach K. L. M. przeprowadzano właśnie próby montowania silnika Jupiter 400 KM. na płatowiec F. III, który dotąd posiadał silnik Rolls-Royce 360 KM. Umontowanie tego silnika, gwiaździstego i chłodzonego powietrzem, jest zupełnie możliwem na płatowcu komunikacyjnym, gdzie mniej kładzie się wagi na szybkość, a więcej na nośność maszyny. Przy zastosowaniu montażu silnika Jupiter uzyskano zwiększenie nośności płatowca (ciężaru użytecznego) o mniej więcej 200 kg.

Należy zauważyć, że K. L. M. jest subsydjowaną przez rząd holenderski. W roku bieżącym, ze względu na wielki rozrost towarzystwa i możliwość utrzymania się środkami własnemi, subsydjum będzie prawdopodobnie cofnięte.

Pozatem prowadzi K. L. M. dział aerofotografji, który wykonuje zdjęcia dla osób prywatnych i dla własnych celów. Wobec coraz większego zrozumienia dla komunikacji lotniczej zdarza się obecnie często, że nietylko samoloty są przepełnione, ale nawet trzeba wypuszczać samoloty dodatkowe, a nie rzadko odmawia się biletów z powodu braku miejsca

Poniżej podaję zestawienie ruchu lotniczego w K. L. M., z którego z łatwością można wywnioskować postęp w rozwoju towarzystwa.

	1920	1924
Ilość pasażerów	345	3 648
Towarów w kg	21 963	143 843
Poczty w kg		13 127
Całkowity ciężar użyteczny	42 000	447 018
Ilość godzin lotu	2 000	5 849
Ilość lotów	—	1 467
Ilość przelecianych klm	270 000	789 615

Pozostaje jeszcze do podniesienia fakt, że w roku 1924 wykonano większą ilość lotów propagandowych, w których brało udział 2.509 osób. Lot taki kosztuje 7 i pół guldena hol. (około 15 złotych).

H. van Beem.

Holenderski przemysł lotniczy.

Lotniczy przemysł holenderski jest bardzo rozwinięty, szczególnie o ile się weźmie pod uwagę, że Holandja jest małym krajem. Z pomiędzy licznych fabryk na szczególną uwagę zasługuje jedna z nich, posiadająca sławę światową, N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek „Fokker".

Po skończonej wojnie zmuszonym był zwrócić się, ten znany konstruktor, do któregokolwiek z krajów poza Niemcami, i wybrał Holandję, gdzie założył 21 lipca 1919 roku Nederlandsche Vliegtuigenfabriek. Pod fabrykę zajął zabudowania wystawy E. L. T. A. w Amsterdamie oraz część zakładów marynarki w Veere. Zakłady Fokkera dostarczyły natychmiast Departamentowi lotnictwa wojskowego armji i marynarki, większą ilość lekkich płatowców wywiadowczych typu C. I. i płatowców myśliwskich D. VII.

Ciekawem jest do zanotowania, że płatowiec typu D. VII, którego swego czasu wybudował Fokker przeszło 8.000 sztuk i który pod koniec wojny uchodził za jedną z lepszych maszyn pościgowych, do dziś dnia służy z powodzeniem w eskadrach lotniczych holenderskich.

Znana firma może się również poszczycić doskonałemi rezultatami przy budowie płatowców komunikacyjnych, jak to widać z artykułu poprzedniego.

Czynniki te zapewniły firmie liczne zamówienia nawet wśród lotnictwa krajów obcych, tak, że Fokker był zmuszonym do rozszerzenia swych zakładów i zajął część fabryki „Werkspoor" w Utrechcie, gdzie buduje wyłącznie skrzydła.

W ten sposób Nederlandsche Vliegtuigenfabriek posiada trzy oddziały:

1. Kadłuby budują się w zakładach w Veere;
2. Skrzydła buduje się w zakładach w Utrechcie;
3. Montaż płatowców odbywa się w zakładach w Amsterdamie.

Próby płatowców Fokkera odbywają się na lotnisku Schiphol koło Amsterdamu .

Zakłady Fokkera wykazują bardzo ożywioną działalność i w czasie powojennym zdążyły skonstruować 25 nowych typów płatowców, mianowicie:

płatowce lądowe:

płatowce komunikacyjne: C. II, F. II, F. III, F. IV, F. V, F. VII;

płatowce wojskowe:

płatowce pościgowe D. IX, D. X, D. XI, D. XII, D. XIII;
płatowce wywiadowcze C. IV, C. V;
płatowce bombardowe T. III;
płatowce szkolne S. I, S. II, S. IIII, S. IV.

Wodno płatowce:

płatowce wojskowe:
płatowce wywiadowcze B. II (wodno lądowy);
płatowce bombardowe T. III. W.

Szybowce:

F. G. I. (jednomiejscowy);
F. G. II (dwumiejscowy).

Na podstawie tego mogę śmiało zaliczyć Nederlandsche Fliegtuingenfabriek „Fokker" do jednych z największych firm świata.

H. van Beem.

Z powodu znacznego podrożenia kosztów druku, zmuszeni jesteśmy podnieść cenę egzemplarza pojedyńczego „Lotnika" do wysokości 30 groszy. Prenumerata zostaje tą samą 1.50 kwartalnie z przesyłką pocztową.

Z tych samych względów zwracamy się do wszystkich PT. Prenumeratorów zalegających z opłatą na I i II kwartał z prośbą o jaknajrychlejsze uregulowanie należności, w przeciwnym wypadku będziemy zmuszeni wysyłkę pisma wstrzymać.

Administracja »Lotnika«

KRONIKA

ANGLJA.

Lot o puhar królewski. Doroczny wyścig o puhar królewski w Anglji odbędzie się w czasie od 3 — 4 lipca. Lot rozpocznie się na lotnisku Hendon, koło Londynu i poprowadzi przez Harrogate, Renfrew, Newcastle, Manchester, Bristol do Hendon, razem 813 mil angielskich.

Kino w płatowcu. Na płatowcu Handley-Page, w drodze z Londynu do Paryża wyświetlano na ekranie, wbudowanym w kabinie, film pod tytułem „Świat Zaginiony".

Wypadki lotnicze. 7 kwietnia rozbił się płatowiec Vickers Virginia w morzu koło Borchigton. Obsada płatowca ciężko ranna, ocalała.

8-go kwietnia rozbił się płatowiec Bristol Fighter w Leysdown. Pilot zginął.

BELGJA.

Konkurs o puhar Gordon-Benetta. Do dorocznego konkursu o puhar Gordon-Benetta, który odbędzie się 7 czerwca w Brukseli, zgłoszono 19 balonów wolnych. Należą one do Anglji, Francji, Belgji, Stanów Zjednoczonych, Włoch, Hiszpanji, po trzy, oraz Szwajcarji — jeden.

Thieffry doleciał do Kongo. Prezes Związku lotników belgijskich, który 12 lutego wyleciał z Brukseli na płatowcu Handley-Page, zbudowanym w Belgji, wylądował 3 kwietnia w Leopoldville, t. j. u celu swej podróży.

FRANCJA.

Pilot Drouhin przeleciał odległość Paryż — Rouen, zużywając mniej niż 4 litry benzyny. Wspaniały dowód dobroci Avionetki Farmana z silnikiem 12 KM.

1 kwietnia odbył się wspaniały lot konkursowy. Stosownie do regulaminu nagrody Solexa, musiał pilot Drouhin wystartować nie dalej jak 15 klm. od wieży kościoła Notre-Dame i wylądować nie dalej jak 10 klm od wieży kościoła katedralnego w Rouen, ogółem odległość ta wynosiła 100 klm. Drouhin startował o godz. 9.55 z małego terenu, mniej niż 200 mtr. długości, położonego za fabryką Lorraine-Dietrich, i po locie 1 godz. 20 min. wylądował na terenie określonym koło Rouen w obecności komisarzy Aero-Klubu. Zawartość zbiornika określono na 10 litr. i dodano 7 ccm. na zapuszczenie silnika. Po wylądowaniu w Rouen stwierdzono, że zużycie benzyny i oliwy wyniosło mniej niż 4 litry. Obecnie bada się zużycie laboratoryjne, by ustalić, czy nie było ono większe niż 3 kg., czego wymaga warunek dla otrzymania nagrody. Gdyby nawet nagrody Drouhinowi nie przyznano, musimy stwierdzić, że ustanowił on wspaniały rekord, przelatując tę przestrzeń, przy silnym czołowym wietrze, z tak mają ilością benzyny, której koszt wyniósłby na nasze stosunki niecałe 3 złote. Avionetka Farmana, na której leciał Drouhin, jest typem płatowca sportowego, bardzo rozpowszechnionego we Francji. Posiada ona silnik Salmson trzycylindrowy, kształtu Y o sile 12 KM. i kosztuje w fabryce około 4000 złotych.

Rajd 13 000 klm. Możemy dzisiaj podać oficjalne wyniki i czasy rajdu pilotów Lemaitre i Arracharda, którzy przelecieli 13 000 klm. (Paryż-Dakar-Sahara-Paryż, w czasie efektywnych 86. godz. i 55 min. lotu.

3-4 lutego	Etampes-Villa-Cisneros.	3 600	25	godz.	15
5. ,,	Villa-Cisneros-Dakar .	1 000	6	,,	15
7. ,,	Dakar-Kayes . . .	780	5	,,	30
16. ,,	Kayes-Bamako . . .	450	3	,,	15
17. ,,	Bamako-Timbuktu . .	850	5	,,	
20. ,,	Timbuktu-Ain-Mezzer .	1 950	12	,,	
9. marca	Ain-Mezzer-El-Golea .	150	1	,,	
10. ,,	El-Golea-Alger . . .	700	5	,,	
12. ,,	Alger-Oran	350	2	,,	
17. ,,	Oran-Fez	470	2	,,	
18. ,,	Fez-Casablanca . . .	270	1	,,	45
21. ,,	Casablanca-Alicante .	900	5	,,	15
22. ,,	Alicante-Barcelona .	450	4	,,	
23. ,,	Barcelona-Bron . . .	600	5	,,	30
24. ,,	Bron-Villacoublay . .	400	3	,,	

Rajd był wykonany na płatowcu Breguet XIX. A. 2. z nowym silnikiem Renault 480 MK.

Ruch poczty lotniczej z Francji do Marokko. W lutym br. przewieziono 8.035 kg., czyli 368.180 listów na linji Latecoere, co w porównaniu z rokiem 1920 : 5717 listów, stanowi znaczny postęp.

Maurice Drouhin uzyskał nagrodę Solexa. W ostatniej chwili dowiadujemy się, że laboratoryjne badania wykazały zużycie benzyny na lot z Paryża do Rouen 2 kg. 822 gr., zużycie oliwy 101 gr. Wobec tego przyznano pilotowi M. Drouhin nagrodę Solexa w sumie 50.000 fr.

HOLANDJA.

Nowe płatowce Fokkera (korespondencja własna). N. V. Fokker wypuszcza dwa nowe typy płatowców i to płatowiec wywiadowczy C. VI. oraz pościgowy D. XIV. Wasz korespondent prześle w najbliższym czasie opis, fotografje i rysunki. W numerze następnym „Lotnika" podajemy opis fabryki Fokkera oraz ostatnio wypuszczonych typów. (Red.)

POLSKA.

Sprostowanie. Nagrody Konkursu Szybowców. W numerze poprzednim podano omyłkowo, że członek Zarządu Zachodnio-Polskiego Zjednoczenia Spirytusowego WP. Chorzejski ofiarował srebrny puhar. Wielki srebrny puhar ofiarował nie członek Zarządu Z. P. Z. S. WP. Chorzejski, tylko W. P. Mecenas Chorzelski, co niniejszem prostujemy.

Konkurs Szybowców. Dotychczas zgłoszono udział 23 szybowców. Wyjazd komitetu oraz uczestników z Poznania nastąpi 10. maja pociągiem specjalnym. Biura konkursu funkcjonować będą od 12. maja na miejscu.

Z fabryki „Samolot". Fabryka „Samolot" kończy już budowę budynku biurowo-szkolnego na nowo zakupionych terenach. W nowej sali wykładowej odbywają się już wykłady Cywilnej Szkoły Lotniczej. W najbliższych dniach ukończy pierwsza grupa wykształcenie teoretyczne i przystąpi do latania praktycznego.

Osobiste. Dnia 21. kwietnia odbył się w Poznaniu ślub p. Teodozji Grzybowskiej z członkiem Związku pilotem rezerwy Janem Wawrzyniakiem. Młodej parze zasyła „Lotnik" najserdeczniejsze życzenia.



Część pierwszej serji płatowców wykonanych w fabryce „Samolot" dostarczonych dla wojskowych szkół. Na tle pierwszego płatowca: Wojskowa Komisja Odbiorcza z pil. por. Pawluciem, prezes Z. L. P. p. C. Wawrzyniak i pilot fabryczny p. E. Hołodyński.

(Copyright by K. L. M.)

Linja Lotnicza „Aero". W ostatniej chwili dowiadujemy się, że linja lotnicza „Aero" rozpocznie prawdopodobnie loty na linji Poznań-Warszawa od 3 maja. Do komunikacji służyć będą płatowce Farman 70, 5 osobowe z silnikiem Renault 300 MK.

Osobiste. Dnia 21. kwietnia odbył się w Poznaniu ślub p. Jadwigi Paetzówny z członkiem Związku kap. pilotem Franciszkiem Jachem z 3 p. l. Młodej parze zasyła „Lotnik" najserdeczniejsze życzenia.

„LOT POLSKI“ Nr. 19. Kwietniowy numer „Lotu Polskiego“ rozpoczyna artykuł „Spadochrony lotnicze“ pióra kpt. Świąteckiego wyjaśniający w bardzo przejrzysty sposób rodzaje i użycie tego pożytecznego przyrządu, będącego często „ostatnią desku ratunku“ dla lotnika.

Z kolei spotykamy opis akrobacji lotniczej, zwanej loopingiem, przedstawiający sposób jej wykonania.

„List angielski“ i „List czechosłowacki“ bardzo obszernie komentują politykę lotniczą tych dwu państw, popierając wszystko szeregiem cyfr. Dalej czytamy opis szkolnictwa lotniczego w Niemczech, z którego łatwo możemy się przekonać, jak starannie przygotowują tam pilotów.

Dział „Technika“ zawiera charakterystykę silnika lotniczego, nowej konstrukcji „Lorrain Dietrich“ 450 K. M., pióra inż. E. Kalstera.

Dział „Lotnictwo wojskowe“ daje artykuł inż. W. Mazurkiewicza „Strzelanie w walce powietrznej“, przedstawiający trudności i komplikacje pojedynków lotniczych.

„Życie w błękitach“ przyniosło, gwoli zadowoleniu amatorów sensacji opis wspomnień instruktora ze szkoły pilotów, przedstawiający dole i niedole instruktora i uczniów, oraz różne nieprzewidziane niebezpieczeństwa, czyhające na nich na każdym kroku.

Kronika międzynarodowa, tabela rekordów i Biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa dopełniają całości.

„Głos Oficera Rezerwy“. Nr. 10/18 tego jedynego w swoim rodzaju tygodnika zawiera treść następującą: „Zjednoczenie“, Prezesa Zarządu Centralnego Związku Oficerów Rezerwy; Dra, znanego adwokata ppłk. rez. Stanisława Szurleja. Korespondencja z Fidac'iem w sprawie Komisarza Mac-Donella. Prasa o Komitecie Ofiarowania Domu Związkowi Oficerów Rezerwy. Skandaliczna sprawa. Piękny wiersz: „Śniłaś mi się“, Tadeusza Jasika, oraz stałe rubryki p. t.: „Z życia Związku Oficerów Rezerwy“. „Z życia pokrewnych organizacji“. „Wydawnictwa wojskowe“. Pisma nadesłane do redakcji. Numer ten zdobi 7 ilustracyj. Adres redakcji: Warszawa, Senatorska Nr. 22, tel. 168/74. Prenumerata 2 złote miesięcznie.

RUMUNJA.

Nowe pismo lotnicze. W Bukareszcie ukazało się nowe tygodniowe pismo lotnicze, L'Aripa, pod redakcją podpułkownika Popovici.

ROSJA.

Pierwszy całkowicie w Rosji zbudowany płatowiec dokonał lotu Moskwa — Smoleńsk — Piotrogród — Moskwa, czyli razem 1.200 klm. Fakt ten nie byłby niczem nadzwyczajnem, gdyby nie to, że płatowiec ten był wyposażony w pierwszy całkowicie w Rosji zbudowany silnik lotniczy.

STANY ZJEDNOCZONE A. PÓŁNOCNEJ.

Puhar Schneidera. W roku zeszłym loty o puhar nie odbyły się. W roku bieżącym odbędzie się konkurs szybkości wodno-płatowców (puhar Schneidera) w Stanach Zjednoczonych w Baltimore. W konkursie mają wziąć udział trzy wodno-płatowce amerykańskie i jeden angielski. L'Agenzia di Roma donosi oficjalnie, że w konkursie wezmą udział dwa wodno-płatowce włoskie i że trzeci prawdopodobnie będzie także zapisany.

SJAM.

Znaczki poczty lotniczej. W Sjamie ukazały się znaczki poczty lotniczej. Znaczki mają w rysunku mitologicznego Ikara i są wykonane w kolorze: brązowym —3 satangi, zielonym — 5 satangów, czerwonym — 15 satangów, i niebieskim — 25 satangów. Na znaczkach znajduje się napis „Siam Air Mail“ i to samo w języku tubylców. Pierwszy lot płatowca pocztowego w Sjamie odbył się na linji Bangkok — Chandaburi 23 marca 1920 r.

SZWECJA.

Lot Amundsena do bieguna północnego. Statek Amundsena przybył już do Spitzbergów i rozpoczęto montaż płatowców. Sądzą, że około 15. maja wyruszy wyprawa do bieguna.

WŁOCHY.

Lotnictwo komunikacyjne.

(Kor. własna.)

Włochy dotychczas nie posiadały ani jednej linji stałej lotniczej komunikacji.

W r. z. powstały 3 towarzystwa o kapitałach włoskich, które przedstawiły rządowi kilka projektów linji lotniczych do aprobaty, spodziewanej w najbliższych dniach.

Najpierw, bo w lipcu r. b. ma być uruchomiona linja Brindisi — Ateny — Konstantynopol przez wyspę Lemnos, długości 1.500 km., odjazdy w obie strony — początkowo — 3 razy na tydzień, następnie — codziennie. Następnie ma być otwarta linja Genua — Barcelona (650 km.). Dalej linja Genua — Rzym — Neapol — Brindisi (1100 km.) łącząca obie poprzednie na przelocie Barcelona — Konstantynopol, koncesja na tę linję ma być udzieloną z przetargu.

Również przed końcem r. b. ma być otwarta dla komunikacji powietrznej linja Turyn — Tryjest (575 km. przelot w 4 godziny).

5-ty projekt również włoskiego towarzystwa, dotyczy linji Medjolan — Lozanna, wiążącej włoski system komunikacji lotniczej z siecią powietrzną szwajcarsko-francuską.

Pierwsze trzy linje obsługiwane będą nie przez płatowce, lecz przez wodno-płatowce włoskiej konstrukcji, z czem się łączy budowa portów lotniczych w Genui, Rzymie, Neapolu i Brindisi, wymagająca znacznych nakładów i prawdopodobnie subwencji skarbowej.

Zakłady Zeppelina we Włoszech.

Informacja rzymskiej „Tribuna“ dotąd nie zaprzeczona, głosi, że między rządem włoskim, a T-wem Zeppelina toczą się rokowania, co do przeniesienia warsztatów we Friedrichshafen i w Berlinie na lotnisko Cinisello pod Medjolanem, gdzie T-wo Zeppelin ma kupić

wielkie place pod budowę, nabywając jednocześnie znaczne ilości materjału wojskowego, demobilowego. Dla ułatwienia porozumienia T-wo Zeppelin projektuje zorganizowanie stałej komunikacji lotniczej Medjolan — Sewilja, łącząc te linje z projektowaną również przez powyższe T-wo linją Sewilja — Ameryka.

T-wo Zeppelin budowałoby we Włoszech sterowce pasażerskie wielkiej pojemności oraz sterowce po 150 tys. metr. kub. typu wojskowego z górnemi platformami dla lądowania płatowców.

REGULAMIN

Komisji Sportowej II. Wszechpolskiego Konkursu Szybowców.

PRZEPISY OGÓLNE.

§ 1.

Cel Komisji.

Komisja sportowa powołana przez Komitet Organizacyjny reguluje całokształt życia sportowego na miejscu konkursu.

§ 2.

Skład Komisji.

Komisja składa się z następujących członków:

Dyr. Kwaśniewski,
Mjr. pil. Szczudłowski,
Mjr. pil. Kowalewski,
Mjr. pil. Płachta,
Por. pil. Kornacki,
pil. Hołodyński,
pil. Mechliński.

§ 3.

Prawa i obowiązki.

Komisja ma prawo dobrania sobie przez kooptację potrzebną ilość pomocników sportowych.

§ 4.

Dla wykonania swych czynności Komisja Sportowa ma do rozporządzenia:

a) oddział obsługi składający się z uczni cyw. szkoły pilotów,
b) służbę startową,
c) chronometrarz,
d) pogotowie sanitarne.

§ 5.

Wymienione pod 4, czynniki stoją do dyspozycji komisji sportowej codziennie od momentu otwarcia startu aż do chwili zamknięcia.

§ 6.

Komisja sportowa ma prawo sprawozdania tożsamości szybowców zgłoszonych przez Komitet Organizacyjny.

§ 7.

W dnie sprzyjającej pogody Komisja Sportowa jedną godzinę przed rozpoczęciem zawodów wywiesza na miejscu startu i w mieście Gdyni na przyległych gmachach żółte chorągwie, oznaczając, że zawody w tym dniu odbędą się.

W wypadku niepogody chorągwi nie wywiesza się.

§ 8.

Codzienny wynik zawodów ogłasza Komisja Sportowa na specjalnie do tego celu przeznaczonej tablicy.

§ 9.

Komisja Sportowa zamyka swoje czynności, przekazując swój materjał (dzienniki i notatki) do Kom. Org. po ukończeniu zawodów w dniu zamknięcia konkursu.

§ 10.

W razie niestosowania się uczestników do powyższych zarządzeń Komisji Sportowej, uczestnik może być wykluczony z zawodów na pewną ilość godzin lub dni, a nawet zupełnie zdyskwalifikowany.

§ 11.

Zawodnikom przysługuje apel do Komitetu Organizacyjnego zawodów.

§ 12.

W ścisłym związku z Komisją Sportową wykonuje swą pracę Komisja Badań Naukowych.

§ 13.

Komisja Sportowa ułatwia wszelkiemi będącemi w jej rozporządzeniu środkami prace Komisji Badań Naukowych.

§ 14.

Wszelki sprzęt potrzebny do przeprowadzenia swych czynności otrzymuje Komisja Sportowa od Komitetu Organizacyjnego.

§ 15.

Start.

Codziennie o godzinie ustalonej przez Komisję Sportową zależnie od warunków meteorologicznych odbywa się otwarcie startu. Przed otwarciem podaje Komisja dla ujednostajnienia dokładny czas.

§ 16.

Punkt startu będzie oznaczony 2 chorągiewkami.

§ 17.

Przed otwarciem startu na maszcie głównym podniesiony będzie sztandar narodowy i chorągiew Związku Lotników Polskich.

§ 18.

Szybowce gotowe, będą ustawione do startu w kolejności numerów ustalonych przez Komitet Org. według kolejności zgłoszeń.

Same ustawienie na starcie zarządzi Komisja na miejscu.

§ 19.

Po zamknięciu startu i wprowadzeniu szybowców do hangaru, hangar się zamyka i pozostawia pod strażą do dnia ponownego.

Dostęp do szybowców wprowadzonych do hangaru dozwolony jest tylko w obecności dwóch członków Komisji Sportowej.

§ 20.

Każdy wzlot będzie notowany w dzienniku startowym. Kopje dziennika wydaje się pilotowi. Oryginały służą do opracowania ostatecznych wyników konkursu.

§ 21.

Szybowce startują na znak podany przez startowego białą chorągiewką.

§ 22.

Szybowce uszkodzone przekazuje się natychmiast do warsztatów dla remontu.

§ 23.

Odznaki.

Członkowie Komisji Sportowej mają specjalną odznakę żółtą przepaskę przez lewe ramię z literami K. S.

§ 24.

Obsługa nosi przepaski białe z literą O. przepaski wydaje Kom. Organizacyjny.

§ 25.

Tereny dla zawodów będą oddane do dyspozysji zawodników od dnia 12 maja dla szczegółowego zaznajomienia się z warunkami miejscowemi i wypróbowania szybowców.

§ 26.

Wszelkie sprawy wątpliwe rozstrzyga Komitet Organizacyjny Konkursu.

Komitet Organizacyjny.

Ze Związku Lotników Polskich.

Wprowadzenie ubrania towarzyskiego dla członków. Na ostatniem posiedzeniu Zarządu uchwalono wprowadzenie projektowanego ubrania towarzyskiego dla członków Z. L. P. Jako obowiązujące ustalono ubranie koloru granatowego, kroju zwykłego, na lato białe spodnie, oraz czapkę (marynarską z haftowaną odznaką). Czapki powyższe oraz letnie, białe pokrycia na nie, można zamówić w firmie A. Walkiewicz, Poznań, ulica Wrocławska 40. Cena czapki 10,70 zł, pokrycia 2,50 zł. Dla zamiejscowych wykonuje się czapki za nadesłaniem numeru (wielkości), do ceny czapki dolicza firma porto i wysyła je za zaliczką.

Przypomina się wszystkim członkom, że termin płacenia składki za kwartał II upłynął. Wszystkich tych, którzy dotąd składki nie uregulowali, wzywa skarbnik do wpłacenia składki do dnia 10. maja (4 zł) na konto Z. L. P. w P. K. O. 205.183.

ZDZISŁAW MARYNOWSKI.

IKAR ZWYCIĘZCA.

Powieść.

(Ciąg dalszy.)

11

Choroba minęła i nastał długi okres nudnej rekonwalescencji. Lekarz zabronił Markowi stanowczo wychodzić z domu, dopóki nie upadnie bodaj cień możliwości recydywy. Monotonne dnie płynęły więc jeden za drugim powolnie, podobne do siebie bliźniaczo i aż nużące jednostajnością. Odsunięty od udziału w normalnem życiu domowem, skazany na siedzenie bezczynne w ogromnym, staroświeckim fotelu przed oknem w salonie, otulony ciepłym pledem i otoczony troskliwością matczyną, Marek miał za jedyne zadanie — myśleć o swem zdrowiu i wracać do sił. Trudno to jednak szło. Siły mimo forsownego, zbyt może forsownego odżywiania nie wracały. Przysłowiowy zdrowy i młody organizm nie chciał przysłowiowo „wziąć góry nad chorobą" i porał się z nią leniwie, powolnie, niemal opornie. Obie panie — starsza i młodsza — prześcigały się wzajemnie w dogadzaniu choremu, w uprzedzaniu jego najdrobniejszych życzeń, lecz nie na wiele się to przydawało. — Marek z trudem zaledwie dwa razy dziennie mógł przebyć drogę ze swego pokoju na piętrze do stołowego i na fotel w salonie.

Nietylko siły powrócić nie chciały, ale i humor dawny jakby zamarł gdzieś w głębi zamkniętej teraz duszy. Apatja, granicząca niemal z melancholją, owładnęła nim z nieprzepartą siłą. Godzinami całemi mógł siedzieć, nie przemówiwszy słowa, zapatrzony — zdawało się bezmyślnie — w powikłane gałęzie nagich drzew za oknem, w padający wielkiemi płatami śnieg lub we wzorzyste desenie dywanu.

Próbował czytać, lecz, jak na gorącym uczynku, chwytał się na bezmyślnem sylabowaniu wyrazów, których treści, zbłąkana kędyś daleko, myśl nie chwytała. Odczuwał również nieprzeparty wstręt do wszelkiej rozmowy, a nawet do wypowiadania bodaj najprostszych życzeń. Kiedyś przez godzinę myślał o tem, że chciałby się napić mleka, lecz jakieś niezwalczone lenistwo nie pozwalało mu ust otworzyć, by się odezwać do gotowej na każde skinienie i nieodstępującej go prawie nigdy, Zosi.

Przyglądał się jej często, gdy siedziała opodal, zajęta jakąś robótką, cicha, czujna, skromnie ubrana, z zaczesanemi gładko jasnemi włosami i z wyrazem jakiejś dziecięcej ufności w oczach. Przyglądał się jej profilowi wykrojonemu regularnie, zgrabnemu zgięciu pochylonej nad robotą szyji, szybkim, zgrabnym palcom, wykonującym jakieś rytmiczne, błyskawicznie szybkie ruchy szydełkiem lub igłą. — Czasami czytała, a wówczas obserwował wrażliwość jej twarzy, której wyraz zmieniał się szybko choć nieznacznie, pod wpływem książki. Równocześnie zaś myślał o tamtej.

Jakże bardzo różniły się obie. Gdybyż tamta posiadała ten spokój pogodny i cichy, który od tej płynął tak szeroką falą, otulając całe otoczenie jakby kręgiem magicznym. Gdybyż miała tę ciszę w sobie, podobną do niedzielnego popołudnia, która jest wypoczynkiem i ukojeniem.

Jak błyskawica, rozświetlająca ciemności staje w Markowej pamięci chwila ostatecznej ich rozmowy. Te słowa palące, bolesne, jak uderzenia biczem po twarzy. Zdaje mu się, że słyszy jeszcze dźwięk jej głosu nie znającego litości. Czuje skurcz jakiś wewnętrzny, ból prawie fizyczny, świst własnego oddechu wpada mu w ucho. Ogarnia go złość, złość niepohamowana.

Jakżeby chciał się zemścić. Zemsta! Hej! Aż palce same się zaciskają drapieżnie wokół poręczy fotela.

— Marku, co tobie?

Czyjś głos troskliwy przerwał ciszę i jakaś dłoń miękka, ciepła spoczęła na jego ręce. — To Zosia. Stoi przed nim z pytaniem niespokojnem w rozszerzonych oczach.

— Co tobie?

— Nic, nic. Nie wiem sam, co mi się stało.

Bezwładnie osunął się na oparcie fotelu, przytrzymując słabo jej dłoń w swojej. Nie usunęła ręki tylko gorętsza fala krwi i lekkie drzenie przejęło ją całą. Marek wyczuł to drżenie w jej palcach, lecz nie puścił dłoni, nawet gdy weszła pani Szarska i zdumionemi oczyma ogarnęła tę niemą scenę. Panienka zarumieniła się i wyrwała nagle swą dłoń z uścisku, Marek zaś bąkać począł coś o swem nagłem osłabieniu.

Jednak od chwili tego niemego zetknięcia się rąk coś stanęło między nimi. Dla Marka było to jakby objawieniem czegoś, czego jeśli się nawet domyślał kiedy, to jednak nie uświadamiał sobie nigdy. To ledwie dostrzegalne drżenie, które ją ogarnęło w chwili, gdy przytrzymał jej dłoń w swojej, powiedziało mu więcej, niżby mu powiedzieć mogły nieskończenie długie z nią rozmowy. Zrozumiał, że troskliwość tej dziewczyny, z jaką czuwała nad nim, nie wypływała z prostego tylko obowiązku opiekowania się chorym; że jej spojrzenia, które chwytał rzucane z ukosa, z nad robótki, nie były wysyłane jedynie na zwiady, czy choremu czegoś nie trzeba. Zrozumiał, że lekkie aluzje, jakie słyszał czasami z ust matki, ojca, Romana miały sens głębszy, podstawę realniejszą. Zrozumiał i — przeląkł się.

12

Następnego dnia Roman powrócił po domu po kilkudniowym pobycie w Warszawie. Rozpierała go poprostu werwa i zapał. Z uniesieniem opowiadał o rezultatach swej wizyty. Przedewszystkiem spotkanie ze spólnikami od „polskiego drzewa" przyniosło wiadomości pocieszające. Drzewo prosperowała znakomicie, dając znaczny zysk. Pozatem do skutku prawie już doszła fuzja z innem pokrewnem towarzystwem, posiadającem własny tartak i po za tem....

— Cóż ojciec tak zimno na mnie patrzy? — przerwał nagle wyliczenia —

Starszy pan poruszył niespokojnie głową.

— Drzewo drzewem, handel handlem, ale przecież to nie twój fach — rzucił jak wyzwanie. — Te wszystkie handelki nie podobają mi się. Nasz Icek także drzewem handluje. Na to nie trzeba być inżynierem.

Roman spoważniał.

— Ojciec mnie źle sądzi. Nasze „drzewo" to nie jest „drzewo" Icka i nie temi drogami chodzi. Po za tem dla mnie to drzewo nie jest niczem innem jak tylko środkiem do dalszego celu, a zysk jaki przynosi nie na mój tylko i moich wspólników wypadnie pożytek. Przecież widzi ojciec, że pieniędzy nie trwonię, nie bawię się, choćbym mógł, znaczy że na coś innego je przeznaczam.

— A na cóż, jeśli łaska?

— Za wcześnie jeszcze o tem gadać, ale jak przyjdzie czas to pogadamy.

— Most z Europy do Ameryki?

Roman uśmiechnął się, otrząsając chwilową irytację

— Kto wie, kto wie, może most z Europy do Ameryki, a może i dalej — żartował ściskając ojca.

Szarski dał się wreszcie udobruchać.

— Marek, pojedziesz ze mną do Poznania? — zwrócił się nagle do brata.

— Przecież widzisz, że jeszcze chory — wmieszała się pospiesznie matka.

— To też mamy jeszcze czas. Przecież nie pojedzie w powijakach.

Marek, dotąd apatycznie przysłuchujący się rozmowie, nie umiał znaleźć odpowiedzi.

— Po co ja mam jechać do Poznania? — zapytał wreszcie.

— Po to żeby coś zacząć robić. We dwuch będzie nam lżej.

Marek wzruszył ramionami.

— Ty handlujesz drzewem, poza tem jesteś inżynierem, a ja...? Co my możemy zrobić razem?

Roman jednak nie dał się zbyć tak łatwo. Powrócili do tego tematu jeszcze wieczorem. Roman wykładał bratu szeroko swoje plany. Drzewo jest tylko środkiem do celu, którym jest stworzenie fabryki aeroplanów.

Fabryki aeroplanów? — Marek oniemiał. Fabryka aeroplanów, tak ot sobie, z niczego? Co? Z „polskiego drzewa"? — Bzdury! Poza tem, co on, Marek, może mieć wspólnego z lotnictwem? Co jego to obchodzi? — Nie latał nigdy i nigdy latać nie będzie, póki ma zdrowe klepki. Narażał nieraz swoje życie, gdy wiedział po co, ale dla tego kłaść zdrową głowę pod ewangelję, żeby rozpowszechnić takie latające niebezpieczeństwo? Nie, nie, na to nie pozwoli się nabrać. Wreszcie, narazie musi myśleć przedewszystkicm o tem, żeby zdać ostatni egzamin.

Roman pozornie ustąpił i dłużej nie nalegał, następnego dnia jednak postanowił dla swoich planów pozyskać ojca. Zaraz rano poprosił go o dłuższą rozmowę, a gdy się znaleźli sami w kancelarji począł wyłuszczać swe poglądy.

Chodziło tu nie tyle o pożyteczność Marka w olbrzymiej pracy, do której rwał się Roman, ile o niego samego. Marek po ostatniej, lecz kto wie czy ostatecznej rozmowie z Lili — wykładał Roman — znajduje się w stanie silnej depresji, powiększonej jeszcze bardziej przez chorobę. Stan ten może stać się jeszcze groźniejszym na wypadek, gdyby po powrocie do Warszawy zetknął się z nią ponownie. Nic to nie pomoże, jeśliby się nawet pogodzili, przeciwnie — byłoby to niebezpieczeństwem tem większem, poprostu początkiem nowej katastrofy. Marka za wszelką cenę trzeba więc starać się z pod jej wpływu bezpośredniego czy pośredniego wydobyć.

— W Poznaniu — ciągnął Roman — znajdzie i pracę i zapomnienie. Ostatni egzamin, który go jeszcze oczekuje, zmusi go do zapomnienia na czas pewien o tem wszystkiem, a reszty dokona oddalenie i nowe zainteresowania, ku którym będę się starał go pociągnąć. Idzie tylko o to, żeby go do tego wyjazdu nakłonić.

— Ba! — przerwał Szarski — Łatwo to gadać. Słyszałeś sam co o tym projekcie mówił.

— To też po moim wyjeździe — jego rekonwalescencja potrwa pewno jeszcze parę tygodni — starajcie się wpłynąć na jego postanowienie. Jego wola nie jest teraz w stanie stawiać długotrwałego oporu. Jeżeli się tylko zgodzi, wszystko potem pójdzie dobrze.

Starszy pan zamyślił się, chodząc po pokoju. Umysł jego zajęła widać nowa jakaś myśl, która zaznaczyła się charakterystycznem u niego wzniesieniem powiek.

— No? — zagadnął Roman niecierpliwie.

— Hm. Czekajże, przychodzi mi do głowy, czy nie byłby czas spróbowania jeszcze jednego środka.

— Zosia?

Szarski skinął głową twierdząco.

— Et! — wzruszył ramionami Roman. — Także się ojciec wybrał! Teraz, świeżo po rozmowie z tamtą, kiedy to wszystko jeszcze w nim jest żywe...

— Właśnie, właśnie. Dlatego, myślę, że jest to czas najlepszy.

Zkolei Roman się zamyślił, rozważając rachuby ojca.

— Może ojciec ma rację, próbujcie — odezwał się wreszcie. — W każdym jednak razie, a nawet tem bardziej, gdyby plany wasze miały dojść do skutku, nie trzeba mu pozwolić osiedlać się w Warszawie.

Po południu Roman odjechał.

— Namyśl się nad moją propozycją i napisz do mnie — rzekł do Marka na pożegnanie.

Jeszcze tego wieczora stary Szarski próbował wdać się z synem w dłuższą rozmowę, lecz bez żadnego rezultatu. (C. d. n.)

Odpowiedzi Redakcji.

N. W. w Wybczu. W danej chwili istnieje Cywilna Szkoła Pilotów jedyna w Polsce i to przy fabryce „Samolot" w Poznaniu. Kurs w niej już się rozpoczął, miejsca wszystkie zapełnione. Nowy kurs rozpocznie się prawdopodobnie we wrześniu, o terminie składania podań doniesie oczywiście „Lotnik" w swoim czasie. Pozatem istnieje Centralna Wojskowa Szkoła Lotnicza w Bydgoszczy. Praw oficerskich szkoła ta nie daje. Wstąpić do niej można zgłosiwszy się jako ochotnik do wojsk lotniczych po przejściu kursu rekruckiego. Po ukończeniu tej szkoły można wstąpić do Szkoły Oficerskiej. Jeżeli WP. ma możność reklamacji, radzimy reklamować się, wstąpić jesienią do Cywilnej Szkoły, a po ukończeniu tejże do wojska i do Szkoły Oficerskiej.

Za dział redakcyjny odpowiada **Bolesław Ostrowski.**

Klisze i druk wykonano w drukarni św. Wojciecha w Poznaniu.